

“VECHTEN TEGEN DE BIERKAAI”

Tekst Stefan Debroux
Fotografie Petra De Weser

Er bestaat een handelsroute voor voertuigen tussen Antwerpen en West-Afrika. Maar niet alle cargo die op de kaaien klaarstaat om verscheept te worden naar verre horizons is ‘proper’ ... Samen met de Antwerpse scheepvaartpolitie (SPN-A) schuimen we een paar autokaaien af. Eerst met het team milieu dat een controle uitvoert op kaai 345. Vervolgens trekken we met het team autocrim naar massaparking kaai 1333 op zoek naar gestolen of verduisterde auto’s die er verzinken in een zee van nieuwe en oude voertuigen.

ANTWERPEN – Jaarlijks rollen vanop de Antwerpse kaaien ongeveer 600 000 nieuwe en tweedehandsvoertuigen ‘het water in’. Een aantal heeft als bestemming West-Afrika, voornamelijk Lagos (Nigeria) en Abidjan (Ivoorkust). Een ‘gezonde’ economische activiteit als een andere, tenzij het gaat om gestolen of verduisterde voertuigen, of om autowrakken al dan niet volgestouwd met allerlei gevaarlijk afval of afgedankte huishoudapparatuur. Hoewel voertuigen telkens een centrale rol spelen, zijn dit twee verschillende soorten criminaliteit – voertuigzwendel en



hebben met twee milieuambtenaren van de stad Antwerpen voor een controle hinderlijke inrichting. Dit betekent dat ze nagaan of de reder in orde is met de nodige milieuvergunningen; of de infrastructuur aangepast is aan de activiteiten conform de (Vlarem-)regelgeving; of er geen illegaal afval wordt opgeslagen of verwerkt; of er sprake is van milieuvervuiling. “Een jaar geleden troffen we hier weinig fraais aan”, steekt Jörg Roofthoofd van wal. “De rederij was toen nieuw op de markt en ze werd door een Duitse firma gebruikt om oude tweedehandsvoertuigen en wrakken volgepropt met illegale bijladingen die gevaarlijke cfk’s bevatten – door invloed van ultraviolette straling vormen die ozonafbrekende stoffen – naar Nigeria te verschepen. Die bijladingen maken het verschepen van autowrakken rendabeler voor de afzender, en bovendien is het transport van een auto(wrak) goedkoper dan dat van een container... Er is toen proces-verbaal opgesteld, het dossier is overgemaakt aan de federale milieu-inspectie en de Duitse overheden zijn op de hoogte gesteld. De illegale bijladingen zijn toen teruggestuurd naar Duitsland om daar op kosten van de eigenaar verwerkt te worden.”

Maar daar stopte het verhaal niet. De inspecteurs stelden vorig jaar op deze kaai ook zware bodemverontreiniging vast ten gevolge van olie lekkages. Er bestond geen systeem om olie en water te scheiden, de bodem vertoonde verzakkingen en bovendien werd er allerlei afval (batterijen,

...

afvalzwendel – die elk een eigen aanpak vergen. Twee teams van SPN-A verdiepen zich in de milieu-, afval- en autowrakkenproblematiek – een prioriteit uit het nationaal veiligheidsplan – en één team werkt aan de beeldvorming en het opsporen van autocriminaliteit. Als eerstelijns politiediensten volgen deze teams van dichtbij het reilen en zeilen op de Antwerpse kaaien.

Kaai 345 ligt erbij als een ... autokerkhof. We vergezellen hoofdinspecteur Jörg Roofthoofd en inspecteur Walter Michiels van het team milieudelicten die er afspraak



generator, enz.) gestockeerd zonder vergunning. Een jaar later zijn de inspecteurs gematigd tevreden over de toestand van het terrein. Walter Michiels: "Hoewel er nog heel wat werk voor de boeg is, bijvoorbeeld om de bodem vloeistof dicht te maken, is er verbetering: de olieplassen zijn quasi verdwenen, de cargo staat min of meer ordentelijk opgesteld, het gevaarlijk afval is weg, hoewel we a priori niet met zekerheid weten wat er in de dichtgepaste busjes en containers steekt ..."

Het lijkt onvoorstelbaar dat de camions, bestelwagens en tractoren, zichtbaar in staat van ontbinding, toch verscheept worden naar Lagos. "Schoon schip maken met autowrakken is vechten tegen de bierkaai", zucht Jörg gelaten. "In bepaalde gevallen moet er een expert worden aangesteld die het voertuig officieel als wrak bestempelt, wat geen sinecure is [zie kaderstuk]. En er hangt een kostenplaatje aan de ontmanteling en vernietiging van een wrak door een erkend centrum. De eigenaar van het wrak

zou daarvoor moeten opdraaien, maar zoek eens een facturatieadres in Nigeria ... Het parket vindt dat verloren moeite. Dus focussen we op bijladingen en vooral op afvalcontainers."

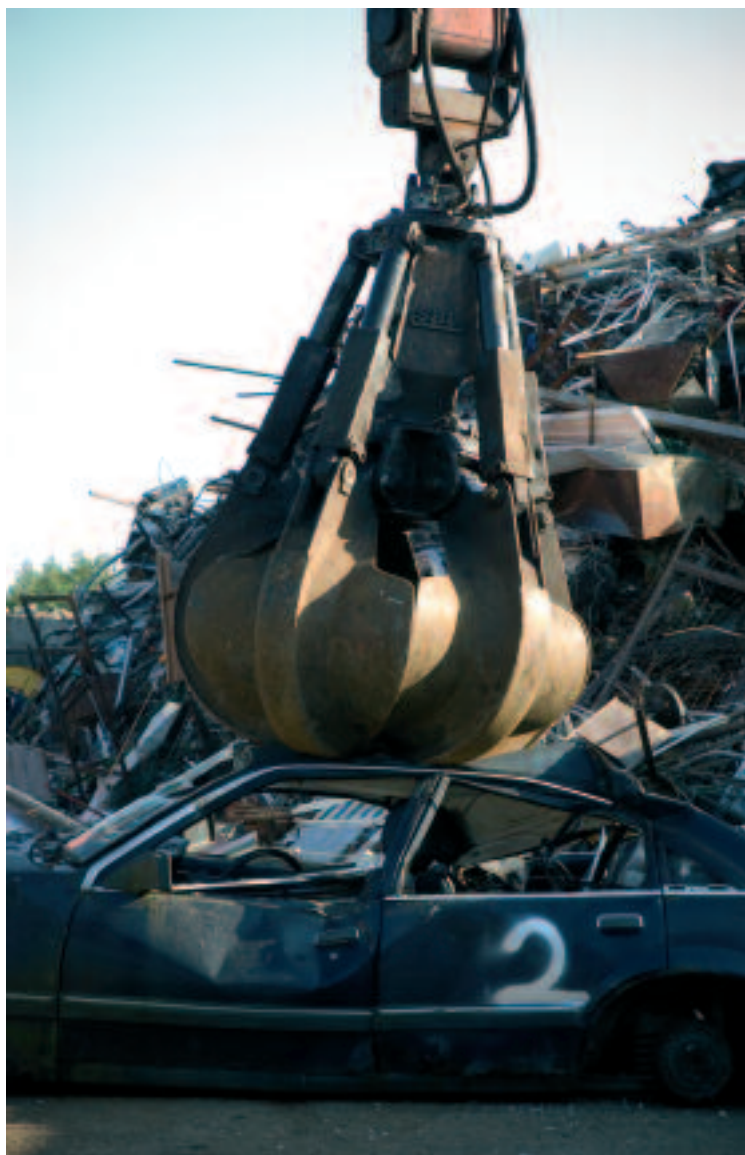
Jaarlijks passeren ongeveer 8 miljoen containers de Antwerpse haven. In 2008 (eind april) heeft het milieuteam er 353 geblokkeerd, waarvan er 189 al daadwerkelijk zijn geïnspecteerd. Ze stelden 43 inbreuken vast en 36 containers zijn teruggezonden. "In vergelijking met het totaal volume containers lijkt dit *peanuts*, maar als tweekoppig team roeien we met de riemen die we hebben", verklaart Jörg. "We krijgen occasioneel bijstand van andere SPN-leden en we werken samen met de milieu-inspecties. Uiteraard rekenen we ook op tips van douaniers, anders zijn we aangewezen op de boekingslijsten om verdachte containers te selecteren."

Ondertussen doet de verantwoordelijke van kaai 345 zijn best om de inspecteurs te overtuigen dat er geen vuiltje aan de

lucht is, of tenminste dat het paperassenwerk in orde komt en dat de noodzakelijke bodemwerken een kwestie van tijd zijn. Wordt vervolgd ...

Bij het verlaten van de kaai zien we een aftandse camion een dikke donkergrijze rookwolk uitspugen. De roestbak trekt zich luid hoestend en proestend op gang voor wat zijn laatste rit lijkt. Nog honderd meter tot aan de boot, en dan is Europa een beetje schroot armer, en West-Afrika een vervoermiddel rijker ...

Kaai 1333. Het ritje van kaai 345 naar kaai 1333 duurt bijna een half uur. "De haven van Antwerpen is bijzonder uitgestrekt. Kaai 345 ligt op een flinke boogschuit van het stadscentrum en kaai 1333 ongeveer 20 kilometer verderop, in Beveren! De expansiedrang wordt enkel beknot door de autosnelwegen, de gewestplannen en de grens met Nederland." Deze toelichting krijgen we van hoofdinspecteur Alain Wilmsen van het team autocrim van SPN-A die aan het stuur zit van een



"WEST-AFRIKA IS VUILNISBELT VAN EUROPA"

BRUSSEL – Het is zeker niet denigrerend bedoeld, maar voor wie rondkijkt op sommige kaaien en vaststelt welke schroothoop klaarstaat met bestemming West-Afrika, is het een waarheid als een koe: Europa exporteert (gevaarlijk) afval naar West-Afrika. Voor hoofdcommissaris Frans Geysels van de Federale gerechtelijke politie (DJB/Leefmilieu) moet daar paal en perk aan gesteld worden. "De rol van Europa 'beperkt' zich weliswaar meestal tot het ter beschikking stellen van transportmiddelen; de trafiek zelf wordt op het getouw gezet door en voor West-Afrikanen, hoofdzakelijk door flexibele Nigeriaanse organisaties die klinkende munt slaan uit deze handel. Hoe dan ook is de export van gevaarlijk afval illegaal, zoals batterijen, afgedankte banden, olie, tv's, koelkasten, enz. Er moet dringend werk worden gemaakt van een eensluidende normering voor de diverse afvalstoffen binnen de vigerende Europese regelgeving. Nu bestaan er bijvoorbeeld nog geen universele criteria om te bepalen wat precies een autowrak is en hoe men dat kan onderscheiden van een tweedehandsvoertuig. En zolang dat het geval is, blijft het dweilen met de kraan open."

Het tweede leven van een autowrak begint wettelijk niet in West-Afrika, maar in een erkend centrum (Febelauto) voor depollutie (vloeistoffen en gevaarlijke onderdelen verwijderen), ontmanteling (demontage van wisselstukken) en vernietiging (persen, knippen of malen) met het oog op recyclage.

“ Alain Wilmsen

Een valse naam, 500 euro en een telefoonnummertje volstaan om een voertuig te verschepen



Nissan Patrol van de scheepvaartpolitie. In de verte doemen twee majestueuze vrachtschepen op van een rederij gespecialiseerd in het overzees transport van voertuigen. Beide boten kunnen maar liefst 4 500 voertuigen slikken. Op de kades staan dui-zen-den auto's, bestelwagens en werfvoertuigen uit verschillende Europese landen, klaar om verscheept te worden. Een gestolen voertuig uit het lot halen, lijkt als zoeken naar een speld in een hooiberg. "Dat is onze visvijver. We organiseren hier regelmatig acties, soms grootschalige met de Federale gerechtelijke politie om handelsroutes en nieuwe modi operandi in kaart te brengen. Dan schuimen we de parkings af, op intuïtie en routinematig, dankzij jarenlange ervaring. We weten dat er een stramien bestaat voor de trafiek van bepaalde tweedehandsauto's, met andere woorden dat specifieke merken/types erg in trek zijn in bepaalde landen. Een *pick-up* uit Portugal bijvoorbeeld, is *d'office* verdacht. *Pick-ups* waren erg populair bij Angolese rebellen – Angola is een vroegere kolonie van Portugal – en vinden nu ook een afzetmarkt in de omringende lan-

den. Luxewagens zijn dan weer gegeerd in Lagos. Maar die auto's treffen we steeds minder op de kaaien aan, maar wel in *concealed cargo*: containers of dichtgelaste camions. De criminelen worden inventiever om onze controles te omzeilen. Een tijdje geleden troffen we verdacht veel dichtgelaste vrachtwagens aan op de parkings: bij vier op de vijf die we er controleerden, hadden we prijs: een gestolen luxewagen. Nu gooien die trafikanten het weer over een andere boeg. Ofwel gebruiken ze containers waarvoor ze officieel een ander soort cargo opgeven, bijvoorbeeld huishoudapparatuur, ofwel trekken ze naar een andere haven ..."

In 2007 heeft de scheepvaartpolitie 230 gestolen en verduisterde voertuigen onderschept in de Antwerpse haven; dat is minder dan in het 'topjaar' 2006 (328) maar het vijfvoud van de 47 in 1993. "Een kwart van de voertuigen zijn ontdekt in *concealed cargo*", verduidelijkt Alain Wilmsen. "Het gaat ook zelden om aftandse voertuigen: 65 % van de gerecupereerde wagens had een marktwaarde

van meer dan 20 000 euro. Het speurwerk loont dus ... Nochtans beschikken we over weinig materiële houvast om gestolen voertuigen te identificeren. Trafikanten profiteren immers mee van het (Europese) opengrenzenbeleid. Een valse naam, 500 euro en een telefoonnummertje volstaan om een voertuig te verschepen. Begin er maar eens aan: op zo'n immense parking de chassisnummers controleren en vergelijken met de seiningen in de politionele gegevensbanken. Als ze als gestolen geseind staan! Sinds 2004 zijn we een trafiek op het spoor waarbij de seining van de voertuigen omzeild wordt. Criminelen kopen voertuigen in Frankrijk met vervalste, ongedekte of gestolen cheques. Tegen de tijd dat de banken en de verkoper dat doorhebben, laat staan aangifte doen, staat de auto al op een boot richting Afrika. Da's een voorbeeld van een 'creatieve zwendel'. De trafikanten zoeken voortdurend nieuwe manieren om ons te verschalken. Aan ons om de vinger aan de pols te houden en ze van antwoord te dienen." ■

“ Jörg Roofthoof

Het transport van auto(wrakken) met gevaarlijke, illegale bijladingen is goedkoper dan een container

